

Comissão de inquérito ao acidente de Machel divulga registo de vozes

Confusão total entre cabina e torre de Maputo nos minutos que antecederam a queda do avião

JOÃO SANTA RITA *

Apenas os registos das vozes das vítimas da queda, em Outubro passado, do avião em que seguia o Presidente moçambicano Samora Machel permitiram aos inquiridores saber o que se passou no momento da queda.

AS CONCLUSÕES do inquérito conduzido em Joanesburgo por uma comissão internacional referem que levou quase uma semana a saber o que se passou nos últimos minutos do voo «Charlie nine charlie alpha alpha» (C9 CAA), que se despenhou na África do Sul vitimando Machel e outros 34 passageiros.

As caixas negras permitiram identificar erros e dar aos técnicos e peritos indicações concretas do que se passou.

Agora a comissão deverá elaborar um relatório que, depois de apresentado a URSS e Moçambique para comentários, será eventualmente submetido à Organização Internacional de Aviação Civil (ICAO).

Embora não haja ainda indícios do que será o veredicto da comissão de inquérito — da qual fazem parte dois peritos britânicos e um norte-americano — o que os peritos disseram leva à conclusão de que uma série de pequenos erros poderá ter levado à tragédia.

Os primeiros erros, segundo os peritos, foram cometidos antes de o voo começar:

— O avião não tinha combustível suficiente para o levar a um aeroporto de alternativa, caso houvesse uma emergência em Maputo. No momento do embate, o avião encontrava-se já a usar combustível de reserva e isto poderia ter afectado o piloto, preocupado em aterrar o mais depressa possível.

— O piloto não apresentou plano de voo e a torre de con-



A morte do Presidente Machel parece ter sido causada por sucessivos erros e incompreensões entre a cabina do «Tupolev» e a torre de Maputo (Teléfono Luis-Rossari)

trol do aeroporto de Maputo foi apenas informada que o voo «do VIP número um» deveria chegar nessa noite. O piloto nem sequer sabia ao certo quantos passageiros levava a bordo.

Com a ajuda das gravações de bordo, e agora possível ver — segundo os peritos — onde foram cometidos os erros durante o voo.

Foi às 19 e 10 e 41 segundos que o avião fez uma viragem de quase 40 graus à direita. Foi essa viragem que o levou eventualmente a sair da sua rota e a colocar-se numa rota à esquerda de Maputo. O piloto interro- gou o navegador sobre o por-

quê dessa viragem e o navegador respondeu: «Porque o VOR indica esse caminho.»

VOR pode ser traduzido em termos simples como um rádio-farol que emite raios de frequência em 360 graus (very high frequency omnirange radio).

Os moçambicanos alegam que a frase dita pelo navegador pode indicar que um rádio-farol falso estava a ser usado para desviar o avião do seu curso.

Os peritos que compareceram em Joanesburgo, incluindo os peritos internacionais que fazem parte da comissão, disseram que, embora um rádio-farol falso pudesse ter sido utilizado, isso nunca poderia forçar o avião a descer abaixo dos mínimos de segurança ou forçar o piloto a ignorar esses mínimos e, o sinal de alarme que eventualmente soou na cabina de comando.

Os peritos afirmaram ser possível que o co-piloto tivesse seleccionado o VOR de Matshaba, na Suazilândia, no raio de emissão 225, o mesmo raio que seria utilizado no VOR de Maputo.

A tripulação nunca fez qualquer tentativa de identificar o VOR que estava a seguir, embora os VOR emitam sinais de morse que os identificam.

O VOR pode ter ligado o avião ao VOR de Matshaba, mas nunca informou o resto da tripulação de que essa ligação tinha sido feita.

O manual de bordo insiste em que os membros da tripulação têm de identificar para os outros membros os instrumentos que usam. Isso também nunca foi feito e, segundo os peritos, é provável que todos tivessem simplesmente aceite que estavam ligados ao VOR de Maputo.

19h 18m 59s — operador de rádio: «Continuo aproximação e ILS (sistema de aterragem por instrumento) não trabalha?»

19h 19m 07s — Torre de Maputo: «Afirmativo e livre para aproximação visual pista 05.»

Foi aqui, em retrospectiva, que mais um erro foi cometido. Peritos disseram à comissão haver confusão sobre que ILS não funcionava.

A tripulação parece ter pensado que era o ILS de Maputo que não funcionava e a torre de Maputo acreditou que era o ILS do avião que não operava. Daí — e isto é importante — que a torre tivesse dado autorização para uma aproximação visual. Na verdade, os ILS estavam a funcionar e a má interpretação pode dever-se ao facto de não ter sido seguido o vocabulário requerido para se interrogar a torre de controlo.

Depois disto, a tripulação discutiu a distância até Maputo e o comandante começou a dar sinais de alarme por não ver nenhuma luzes da cidade de Maputo.

19h 19m 30s — comandante: «Há algo de errado.»

Operador de rádio: «Disseram que o tecto de nuvens (cloud base) é 1800 pés, portanto leva isso em consideração.»

Comandante: «10/10» (percentagem de nuvens).

Operador: «3/10.»

Comandante: «Deviam estar acetas.»

19h 19m 40s — Comandante: «A direita, ali, há luzes.»

Co-piloto: «A pista não está aceta.»

Comandante: «A pista está aceta? Há um problema.»

19h 19m 50s — Operador de rádio: «Maputo, C9 CAA confirme (check) luzes da pista.»

Torre: «C9 CAA livre para aproximação visual pista 05, join position left down wind» (em termos simples, autorização para virar à esquerda).

Outro erro surge aqui e mais uma vez devido à confusão entre a torre e a tripulação, provavelmente devido ao uso da palavra check, que em inglês pode

significar confirmou ou confirme.

A torre, de acordo com uma declaração feita posteriormente pelo controlador de Maputo e submetida à comissão de inquérito, assumiu que o avião tinha feito contacto visual e podia ver as luzes da pista.

O operador do avião estava de facto a pedir à torre que verificasse se as luzes estavam operacionais porque nenhum elemento da tripulação as via.

Foi no meio desta confusão que, às 19h 19m 58s se acenderam as luzes indicando que a nave estava nessa altura a usar combustível de reserva.

O operador de rádio pediu então autorização para virar à direita (right down wind approach), porque presumiu que Maputo estava à sua direita. A torre aprovou.

19h 20m 12s — Co-piloto: «Que direita? Espera, espera. A direcção é 25.»

Comandante: «Não percebi nada.»

Operador de rádio: «Ainda não vêm a pista?»

Co-piloto: «F... de que pista é que estás a falar?»

Navegador: «Vamos fazer aproximação a direito (straight in approach)?»

Comandante: «Estamos a fazer aproximação a direito.»

Por essa altura, segundo os peritos, a tripulação estava já totalmente desorientada e a troca de palavras e o tom de voz indicam claramente tensão a bordo da cabina de comando.

Aqui e até ao fim do voo não foi feita qualquer tentativa para se ligar o radar de bordo a fim de sentir saber onde estava o avião.

A tripulação parecia convencida de que estava sobre Maputo ou a aproximar-se da cidade, e nada faz para confirmar ou negar essa ideia errada. O avião continuou a descer a uma média de 500 pés por minuto.

19h 20m 38s até às 19h 21m

17s — Operador de rádio: «Não, bem... vês a pista?»

Co-piloto: «Não, não há nada. Nem pista nem cidade.»

Rádiooperador: «... e ele diz que...»

Comandante: «... ele diz...»

Co-piloto: «O que é que ele diz?»

Rádiooperador: «Eu pedi-lhe que verificasse a pista.»

Comandante: «Não percebo o que é que ele está a dizer. Não se vê nada, rapazes.»

Co-piloto: «Diz-lhe mais uma vez que verifique as luzes.»

Comandante: «Não, muitas nuvens para se descer.»

19h 20m 57s — Rádio-operador: «Maputo C9 CAA verifique (check) outra vez as luzes.»

Torre: «Roger, está livre para aproximação visual da pista 05.»

19h 21m 02s — O aviso sonoro de aproximação de terreno soa.

19h 21m 17s — operador de rádio para a torre mais uma vez: «Luzes da pista fora de serviço?»

Comandante: «Não. Só nuvens, nuvens.»

Torre de Maputo: «...Firm, luzes da pista fora de serviço(?)»

A cabina de comando entrou nesse momento em confusão total porque entendeu que a torre de Maputo acabava de confirmar que as luzes da pista estavam avariadas («confirm runway lights out of service»), quando o que se passou na verdade foi que a torre estava também confundida e pedia que os pilotos repetissem a pergunta.

O aviso sonoro de aproximação de terreno soou durante 32 segundos, indicando claramente à tripulação que estava abaixo dos 800 pés, quando a altura mínima de segurança para aproximação visual a Maputo é de 1673 pés.

19h 21m 25s — O alarme de aproximação de terreno cessa.

19h 21m 36s — Navegador: «Não, não, não tenho sítio para onde ir, não tenho NDBS (non directional beacon, isto é, rádio farol não direccional), nada.»

19h 21m 37s — Comandante: «Nem NDBS nem ILS.»

19h 21m 39s — Dá-se o embate.

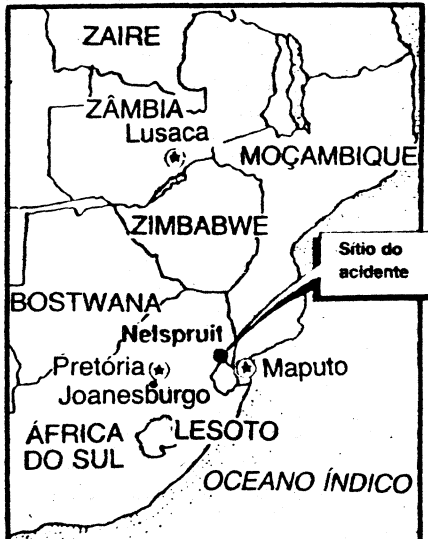
19h 21m 07s — Torre de Maputo chama em voz: «Charlie nine charlie alpha alpha, diga-me a sua posição. Perdi contacto, C9 CAA responda, diga a sua posição...»

Os peritos que depuseram perante a comissão criticaram também a tripulação por ignorar, para além do aviso de aproximação de terreno, o equipamento de medição de distância (DME — distance measuring equipment).

Uma lista de confirmação de instrumentos que deve ser feita em pergunta e resposta quando se começa a descer também nunca foi feita.

O operador de rádio — disseram os peritos — usou terminologia em língua inglesa não familiar que confundiu o jovem e relativamente inexpiente controlador da torre de Maputo.

Observadores em Joanesburgo são de opinião de que, caso a comissão chegue à conclusão de que erros de navegação, de pilotagem e violação de regras de voo por parte da tripulação, foram as causas do acidente, Moçambique e a URSS deverão, no mínimo, pôr reservas às suas conclusões, que irão depois ser apresentadas à ICAO.



Mapa assinalando o local onde caiu o avião em que seguia Samora Machel